



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 231]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 31, 2014/श्रावण 9, 1936

No. 231]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 31, 2014/SRAVANA 9, 1936

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 25 जुलाई, 2014

सं. टीएमपी/60/2013—जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से जेएनपीटी के लाइसेंसकृत परिसरों के बाहरी अवसंरचना के विकास पर किए गए व्यय की वसूली हेतु, संचालित कंटेनरों पर सैस लगाने के अनुमोदन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी / 60/ 2013— जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

— — —

आवेदक

कोरम

(i) श्री. टी.एस. बालसुब्रमण्यन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री. चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई 2014 के 4थे दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के लाइसेंस-प्राप्त परिक्षेत्र के बाहरी अवसंरचना के विकास हेतु किए गए व्यय की वसूली करने के लिए गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) द्वारा प्रहस्तित कंटेनरों पर उपकर लगाने के लिए अनुमोदन की मांग करते हुए जेएनपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 दिसंबर, 2013 के कवर के अधीन अपना विषय प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। लागत विवरण, उपकर का दर जो यह लगाना चाहता है, लागत विवरण में दर्शायी गई लागत स्थिति के आधार पर उपकर का दर तय करने के लिए गणनाओं की आवश्यकता और अपने दरमान में विवरणों को समाविष्ट करने के संबंध में जेएनपीटी और हमारे बीच पत्राचार के आदान-प्रदान के उपरांत, जेएनपीटी ने 94.42 प्रति टीईयू के दर को निर्धारित करने के लिए अपने दिनांक 4 जनवरी, 2014 के पत्र में परिगणनाओं को प्रस्तुत किया है, जो कि निम्नलिखित हैं :

क्र.सं.	विवरण	राशि
1.	वर्ष 2008-09 से 2016-17 की अवधि के लिए परिसंपत्ति का मरम्मत और रिसर्फेसिंग व्यय	918.30 लाख
2.	वर्ष 2008-09 से 2016-17 की अवधि के लिए कुल मूल्यहास	568.94 लाख
3.	वर्ष 2008-09 से 2016-17 की अवधि के लिए कुल परिचालनगत व्यय	1487.24 लाख
4.	वर्ष 2008-09 से 2016-17 की अवधि के लिए आरओसीई का 16 प्रतिशत	2464.29 लाख
5.	वर्ष 2008-09 से 2016-17 की अवधि के लिए कुल परिचालनगत व्यय और आरओसीई का 16 प्रतिशत	3951.53 लाख
6.	वर्ष 2014-15 से 2016-17 की अवधि में कुल लागत जिसकी वसूली की जानी है	3951.53 लाख
7.	वर्ष 2014-15 से 2016-17 की अवधि के लिए अनुमानित जीटीई यातायात	41,85,000 टीईयू
8.	वर्ष 2014-15 से 2016-17 की अवधि में वसूल किया जाने वाला प्रस्तावित उपकर	94.42/ टीईयू

2.2. तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 जनवरी 2014 के द्वारा दरमान प्रस्तावित करता हुआ एक मसौदा प्रस्तुत किया है और उसमें यह कहा है कि जेएनपीटी दरमान में एक अतिरिक्त खंड 3.3.8 के रूप में निम्नलिखित सशर्तता को शामिल किया जाना चाहिए।

खण्ड सं. 3.3.8:

“लाइसेंसधारी मेसर्स गेटवे टर्मिनल ऑफ इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल)/मेसर्स एपीएम टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड या इसके समनुदेशिनी द्वारा नियंत्रित सभी कंटेनरों के लिए, उपकर के रूप में 20 कंटेनरों के लिए ₹ 94.42 प्रति टीईयू और 40 कंटेनरों के लिए ₹ 188.84 प्रति टीईयू एकत्रित किया जाएगा और लाइसेंसधारी जेएनपीटी को यह आय प्रेषित कर दिया जाएगा। औडीसी, जोखिमपूर्ण जैसे अन्य सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए, उपकर को दरमान में उल्लेखित प्रतिशत के अनुसार अतिरिक्त रूप में एकत्रित किया जाएगा।”

3. निर्धारित परामर्शी क्रियाविधि के अनुसार, दिनांक 3 दिसंबर 2013, 4 जनवरी, 2014 और 23 जनवरी, 2014 के जेएनपीटी के प्रत्येक प्रस्तावों की एक-एक प्रतिलिपि जीटीआईपीएल और साथ ही साथ संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों की मांग करते हुए संप्रेषित की गई है। जीटीआईपीएल और कुछ उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों ने अपनी-अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। इन टिप्पणियों को प्रतिक्रिया सूचना के रूप में जेएनपीटी को भेजा गया था। जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल और साथ ही साथ उसके उपभोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

4.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 27 मई, 2014 को आयोजित की गई थी। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण दिया था। जीटीआईपीएल ने भी जेएनपीटी के प्रस्ताव पर अपनी आपत्तियाँ जताते हुए एक पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी, जीटीआईपीएल और संबंधित उपभोक्ताओं एवं उपभोक्ता संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

4.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान जैसा कि जेएनपीटी द्वारा सहमत हुआ, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 मई, 2014 द्वारा कुछ सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जून, 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचनाएँ और जेएनपीटी के जवाब नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	संयुक्त सुनवाई के दौरान, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा की गई पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण के अनुसार, टीईयू प्रति उपकर का निर्धारण करने के लिए जेएनपीटी द्वारा दर्शाए गए कामकाजों में 2008-09 से 2016-17 तक के वर्षों के लिए सड़क की मरम्मत और रिसर्फेसिंग व्यय और उन पर मूल्यहास को लेखा में शामिल हो जाता है। इस कार्य के अंतर्गत निवेश पर हुए प्रतिलाभ को भी लेखा में लिया जाता है। वर्ष 2008-09 से 2009-10 और 2010-11 से 2012-13 को सम्मिलित करते हुए पूर्व प्रशुल्क चक्रों के लिए निर्धारित सामान्य प्रशुल्क में उक्त सड़क की मरम्मत और रिसर्फेसिंग व्यय और उस पर मूल्यहास को भी शामिल कर लिया गया होगा। इसलिए, प्रस्तावित उपकर के निर्धारण के लिए पूर्व प्रशुल्क चक्रों से संबंधित व्यय के उक्त मदों पर विचार करने से व्यय की गई राशि की दोहरी गणना हो जा सकती है। जेएनपीटी को यह स्थिति स्पष्ट करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, जेएनपीटी इस बात पर ध्यान दे कि 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार निलंब खाते की आय से सड़क पर किया गया निवेश प्रतिलाभ का पात्र नहीं होगा।	2008-09 से 2012-13 के प्रशुल्क चक्रों को सम्मिलित करते हुए टीएएमपी द्वारा निर्धारित सामान्य प्रशुल्क में बुनियादी ढांचे के मरम्मत और अनुरक्षण पर हुए व्यय पर विचार किया गया है। इस तथ्य को पहले से ही हमारे पत्र सं जेएनपी/वित्त/2013/726 दिनांक 17 जुलाई 2013 द्वारा टीएएमपी को संप्रेषित किया जा चुका है। पत्तन को यह ज्ञात है कि विषय अवसंरचना में किया गया निवेश के अवसंरचना रिजर्व से बाहर है और यह प्रतिलाभ के लिए पात्र नहीं होगा। इसलिए, पत्तन ने इस बुनियादी ढांचे को पूंजीगत परिगणना, जिसे अक्टूबर, 2012 और सितंबर 2013 में प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए हमारे प्रस्तावों के साथ प्रस्तुत किया गया है, से बाहर रख दिया गया है। इस तथ्य को भी ऊपरोक्त संदर्भित पत्र के माध्यम से टीएएमपी को संप्रेषित किया जा चुका है।
(ii)	इसके अलावा, 2013-14 से 2015-16 तक की अवधि को समाविष्ट करते हुए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, जो हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा निपटाया गया, जेएनपीटी के संपूर्ण परिसंपत्ति आधार के अनुरक्षण के साथ-साथ मूल्यहास को लागत के एक मद के रूप में मानने की अनुमति दी गई है। इसलिए, उपकर का निर्धारण करने के लिए अब सड़क पर रखरखाव के साथ ही साथ मूल्यहास पर भी विचार करने से गिनती दोगुणा हो जा सकती है। जेएनपीटी को यह स्पष्ट	पत्तन यह स्पष्ट करना चाहेगा कि विषय बुनियादी ढांचे पर अनुरक्षण और साथ ही साथ मूल्यहास व्यय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय अनुमान में शामिल किया गया है। ऐसे व्ययों पर विचार की गई मात्रा निम्नलिखित तालिका में प्रस्तुत है:

	करना होगा कि क्या वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निपटाए गए अनुमान में जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सड़क पर रखरखाव के साथ ही मूल्यहास को लिए व्यय अनुमानों में शामिल किया गया है। जेएनपीटी यह भी अनुरोध किया गया है कि वह साल 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त सड़क के मरम्मत और रिसर्फेसिंग व्यय एवं उसपर मूल्यहास का अलग रूप से निर्धारण करे।	(लाख में)																		
		<table><tr><th>विवरण</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>मरम्मत अनुरक्षण</td><td>112.29</td><td>120.15</td><td>128.56</td></tr><tr><td>मूल्यहास</td><td>66.93</td><td>66.93</td><td>66.93</td></tr><tr><td>कुल</td><td>179.22</td><td>187.08</td><td>195.49</td></tr></table>	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	मरम्मत अनुरक्षण	112.29	120.15	128.56	मूल्यहास	66.93	66.93	66.93	कुल	179.22	187.08	195.49		
विवरण	2013-14	2014-15	2015-16																	
मरम्मत अनुरक्षण	112.29	120.15	128.56																	
मूल्यहास	66.93	66.93	66.93																	
कुल	179.22	187.08	195.49																	
(iii)	चूँकि जीटीआईपीएल ने यह प्रस्तुत किया है कि न केवल जीटीआईपीएल बल्कि बीपीसीएल यातायात और जेएनपीटी के बल्क कार्गो बर्थ से संबंधित यातायात भी उपरोक्त सड़क का इस्तेमाल करते हैं, जेएनपीटी को अनुमानित कुल कार्गो यातायात, जो लागू करने योग्य रूपांतरण कारक को लागू करते हुए टीईयू की इकाई में परिवर्तित करके वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान इस सुविधा का उपयोग किया या कर रहा होगा, का निर्धारण करने के लिए अनुरोध किया गया है।	अक्टूबर, 2012 और सितंबर 2013 में पत्तन के प्रस्ताव में दिया गया सीमेंट और ब्रेक बल्क का अनुमानित कार्गो यातायात और वित्तीय वर्ष 2013-14 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात के लिए टन/टीईयू अनुपात का उपयोग करते हुए उसी को परिवर्तित कर टीईयू का समानांतर यातायात नीचे प्रस्तुत है:																		
		<table><tr><th>विवरण</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>टन में सीमेंट और ब्रेक बल्क</td><td>800000</td><td>800000</td><td>800000</td></tr><tr><td>टीईयू की समान संख्या</td><td>64000</td><td>64000</td><td>64000</td></tr></table>	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	टन में सीमेंट और ब्रेक बल्क	800000	800000	800000	टीईयू की समान संख्या	64000	64000	64000						
विवरण	2013-14	2014-15	2015-16																	
टन में सीमेंट और ब्रेक बल्क	800000	800000	800000																	
टीईयू की समान संख्या	64000	64000	64000																	
		पत्तन यह स्पष्ट करना चाहेगा कि बीपीसीएल में प्रहस्तित तरल कार्गो को सड़क टैंकरों द्वारा नहीं बल्कि विभिन्न टैंक फार्मों से पाइपलाइनों का उपयोग करते हुए ले जाया जाता है। इसलिए, बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात विचाराधीन प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक नहीं है।																		

5. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा पेश गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पद पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।
6. इस मामले के मुकदमे के दौरान एकत्रित की गई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थितियाँ उभरती हैं:
 - (i) जेएनपीटी ने सेंट्रल गेट परिसर से पीयूबी के निकट जंक्शन तक के पोर्ट को चौड़ा करने की दिशा में प्रारंभिक मूल्य, प्रारंभिक मूल्य पर ब्याज और अनुरक्षण के व्यय को चुकाने के लिए अपने निलंब खाते में उपलब्ध धनराशि का उपयोग करने की सूचना दी है। इसे उक्त लागत की वसूली करने में सक्षम करने के लिए और चूँकि जेएनपीटी द्वारा विचाराधीन सड़क की पहचान विशेष रूप से जीटीआईपीएल के यातायात के साथ की गई है, जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल द्वारा संभाले जाने वाले कंटेनरों पर उपकर लगाने का प्रस्ताव दिया है और इस संदर्भ में प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है।
 - (ii) जीटीआईपीएल पर उपकर लगाकर जेएनपीटी द्वारा सड़क की लागत की वसूली जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच 10 अगस्त, 2004 को दर्ज लाइसेंस समझौते (एलए) के अनुच्छेद 8.58 पर आधारित है।
 - (iii) जीटीआईपीएल तथा प्रयोक्ताओं ने जेएनपीटी द्वारा उपकर की वसूली का दृढ़ता से विरोध किया है, जिसका कारण इस मामले से संबंधित तथ्यात्मक स्थिति है। यह जीटीआईपीएल, मानसा और आईएमसी का मामला है कि इस संदर्भ में सुविधा पर खर्च जेएनपीटी द्वारा बीओटी ऑपरेटर्स से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी द्वारा पूरा किया जाना चाहिए, ना कि उपकर की वसूली के माध्यम से। दरअसल, जेएनपीटी ने बीओटी ऑपरेटर्स से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के लिए बंदरगाह द्वारा अनुरक्षित एस्क्रो खाते से सुविधा के निर्माण के लिए पूंजीगत व्यय को पूरा किया है। परंतु वह उपकर लगाकर संचालन व्यय और पूँजी लागत पर प्रतिफल को इकट्ठा करना चाहता है, क्योंकि यह सुविधा कथित तौर पर एक विशिष्ट बीओटी ऑपरेटर की विशेष आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनाया गया है। लाइसेंस समझौता प्रावधान इस तरह के एक उपकर लगाने का प्रावधान प्रस्तुत करता है। कंटेनर यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए सड़क की रख-रखाव जीटीआईपीएल द्वारा की जाती है और बीओटी ऑपरेटर इससे इनकार नहीं करते। परंतु विवाद यह है कि उक्त सड़क का उपयोग जेएनपीटी के थोक कार्गो बर्थ से संबंधित यातायात द्वारा भी किया जाता है। हमारे अनुरोध पर जेएनपीटी ने अपने थोक कार्गो बर्थ की यातायात का विवरण प्रस्तुत किया है, जिसका उपयोग उपकर के निर्धारण में समायोजन के लिए किया जा सकता है। इस परिप्रेक्ष्य में देखा जाए तो, प्रथम दृष्टया, जेएनपीटी का प्रस्ताव योग्यता के आधार पर विचाराधीन है। जीटीआईपीएल द्वारा एलए प्रावधान को चुनौती विषय प्रस्ताव के दायरे से बाहर है और उसका अधिनिर्णय इस प्राधिकरण के नियामक दायरे में नहीं है।
 - (iv) इस मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान, जीटीआईपीएल ने जिक्र किया है कि जीटीआईपीएल के संबंध में वर्तमान चक्र के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश माननीय बंबई उच्च न्यायालय के समक्ष न्यायाधीन है तथा प्रस्तावित वसूली के लिए अनुमोदन समस्या को जन्म दे सकती। इस संबंध में, एहतियात के प्रचुर उपाय के आधार पर यह स्पष्ट किया जाता है कि जेएनपीटी के मौजूदा प्रस्ताव में पारित आदेश माननीय उच्च न्यायालय, बंबई के समक्ष चुनौती के अधीन जीटीआईपीएल से संबंधित मामला सं. टीएमपी/48/2011-जीटीआईपीएल में दिनांक 19 जनवरी, 2012 के प्रशुल्क आदेश के साथ टकराव के लिए नहीं है। जीटीआईपीएल के मामले में दिनांक 19 जनवरी, 2012 को प्रशुल्क आदेश के परिचालन पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिनांक 2 जुलाई, 2012 को पारित स्थगन आदेश में हस्तक्षेप करना भी इस प्राधिकरण का इरादा नहीं है। यदि उपकर लगाने को मंजूरी दी जाती है, तो यह दिनांक 19 जनवरी, 2012 के प्रशुल्क आदेश से स्वतंत्र होगा।

- (v) 2005 के दिशा निर्देशों के द्वारा निर्धारित मूल्य तथा दृष्टिकोण के अनुसार, किसी परिसंपत्ति/सुविधा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में परिसंपत्ति सुविधा द्वारा अनुमानित आय, परिसंपत्ति के प्रचालन से संबंधित सभी स्वीकार्य लागत और साथ ही परिसंपत्ति/सुविधा की कीमत पर अनुमय प्रतिफल का विचार भी शामिल है।
- (vi) इस मामले के संदर्भ में, उपकर वसूली के लिए जेएनपीटी का प्रस्ताव सड़क से संबंधित लागत की वसूली को सक्षम करने के लिए है, जिसके लिए इसने एस्क्रो खाते में उपलब्ध राशि का उपयोग किया है। यह एक ऐसा खाता है जिसे बीओटी ऑपरेटरों से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी तथा बुनियादी ढांचे के निर्माण/आधुनिकीकरण के लिए खर्च से संबंधित लेन-देन का रिकॉर्ड रखने के लिए बंदरगाह द्वारा 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश के खंड 2.8.3 में निहित शर्त की तर्ज पर बनाया गया है।
- (vii) 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश के खंड 2.8.3 के अनुसार, यह देखा जा सकता है कि एस्क्रो खाते में संग्रह को प्रशुल्क निर्धारण क्रिया के लिए पोर्ट ट्रस्ट के राजस्व के रूप में नहीं माना जाता। अतः एस्क्रो खाते में उपलब्ध राशि से अर्जित/निर्मित संपत्ति प्रतिफल के योग्य नहीं है। हालांकि, एस्क्रो खाते से निर्मित रखरखाव की लागत के साथ ही संपत्ति पर मूल्यहास प्रशुल्क गणना में लागत की एक मद के रूप में अनुमति प्राप्त है, जैसा कि एस्क्रो खाते द्वारा किए गए निवेशों के साथ काम करते हुए अन्य प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों से संबंधित सभी मामलों में होता है।
- (viii) (क) अतः जेएनपीटी के संबंध में उपकर के मौजूदा निर्धारण में भी उपकर केवल मरम्मत और रख-रखाव लागत की वसूली और साथ ही प्रश्न में आए सड़क से संबंधित मूल्यहास लागत की हद तक ही है। जेएनपीटी द्वारा दर्शाए गए कामकाज से यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने दो लागत घटकों अर्थात् मरम्मत और पुनः निर्माण व्यय तथा 2008-09 से 2016-17 के दौरान मूल्यहास एवं 2008-09 से 2016-17 के दौरान 16: आरओसी को ध्यान में रखकर प्रति टीईयू 94.42 का उपकर लगाया है।
- (ख) आरओसीई घटक के संबंध में, जैसा कि पहले कारण दिया जा चुका है, उपकर की मात्रा में आने के लिए इसे एक स्वीकार्य घटक के रूप में नहीं माना जा सकता।
- (ग) अवधि 2008-09 2016-17 के लिए जेएनपीटी द्वारा विचारित मरम्मत और मूल्यहास घटकों के संबंध में स्पष्टीकरण माँगे जाने पर जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि प्रश्न में आए सड़क पर मरम्मत और मूल्यहास अतीत में इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2008-09 से 2012-13 के प्रशुल्क चक्र को लेते हुए सामान्य निर्धारित प्रशुल्क में एक व्यय के रूप में शामिल किया गया था। जेएनपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि उक्त सड़क के संबंध में मरम्मत और मूल्यहास को वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए व्यय अनुमान में शामिल किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में इस निपटाए गए जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में।
- (घ) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि प्रश्न में दिए गए सड़क की मरम्मत और मूल्यहास से संबंधित व्यय को वर्ष 2011 और 2014 में निपटाए गए जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के खाते में पहले ही रखा जा चुका है, उपकर की मात्रा तक पहुंचने के लिए उक्त लागत घटकों पर फिर से विचार करने से व्यय की उक्त मदों की दोहरी गणना होगी। इसलिए, उक्त लागत घटकों पर फिर से विचार जेएनपीटी द्वारा सड़क की मरम्मत और रख-रखाव तथा हास के लिए खर्च की गई राशि से अधिक राशि की वसूली का कारण बनेगा तथा यह उपयोगकर्ताओं के लिए और भी (अतिरिक्त) बोझ उत्पन्न करेगा।
- (ङ) चूंकि जेएनपीटी द्वारा विचारित किसी भी लागत घटक को उपकर की मात्रा निर्धारित करने के लिए ध्यान में नहीं रखा जा सकता, जिसका कारण उपर दिया जा चुका है, अतः यह प्राधिकरण जेएनपीटी के लिए एक अलग उपकर की वसूली की सलाह देने की स्थिति में नहीं है। चूंकि लागत घटकों को ही खाते में नहीं लिया गया है, अतः उपकर लगाने के लिए जेएनपीटी द्वारा विचारित प्रत्येक लागत तत्वों की तर्कसंगतता की जांच नहीं की गई।
- (ix) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि जेएनपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्तावों को निपटाने के समय ही सड़क से संबंधित मरम्मत और मूल्यहास की लागत को पहले से ही ले लिया गया है, उपकर की पृथक वसूली का गैर-निर्धारण जेएनपीटी को अलाभकारी स्थिति में नहीं डालता, क्योंकि जेएनपीटी पहले से ही उक्त लागत की वसूली कर रहा है, यद्यपि अलग प्रशुल्क मदों के रूप में, हालांकि यह लागत पोर्ट उपयोगकर्ताओं के विभिन्न सेट से बरामद किया गया है/किया जा रहा है।
- (x) तथापि, यदि जेएनपीटी अभी भी उपकर की वसूली के लिए एक अलग व्यवस्था की इच्छा रखता है, तो जेएनपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह 2016-17 से 2018-19 के प्रशुल्क चक्र के लिए अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए प्रस्ताव को तैयार करते समय कुल लागत में से प्रश्न में आए सड़क से संबंधित लागत तत्वों को बाहर कर दे तथा 01 अप्रैल 2016 के बाद से उपकर वसूली के लिए एक अलग प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत हो।
7. अंत में, और उपर दिए गए कारणों के लिए, तथा सामूहिक विचार के आधार पर, जेएनपीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार किया जाता है।

टी. एस. बालसुब्रमण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2014]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 25th July, 2014

No. TAMP/60/2013-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes off the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust seeking approval for levy of cess on the containers handled by the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), for recovery of the expenditure incurred for the development of infrastructure outside the licensed premises of JNPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/60/2013-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of July 2014)

This case relates to a proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) seeking approval for levy of cess on the containers handled by the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), for recovery of the expenditure incurred for the development of infrastructure outside the licensed premises of JNPT.

2.1. The JNPT under cover of its letter dated 03 December 2013 filed the subject proposal. After exchange of correspondences between JNPT and us with regard to the cost statements, the rate of the cess that it proposes to levy, requirement of workings to arrive at the rate of the cess, based on the cost position reflected in the cost statement and the details for incorporation in its Scale of Rates, the JNPT vide its letter dated 4 January 2014 has furnished the workings to arrive the rate of ₹ 94.42 per TEU, as given below :

Sr. No.	Particulars	Amount (₹)
1.	Repairs and resurfacing expenditure of the asset for the period 2008-09 to 2016-17.	918.30 lakhs
2.	Total depreciation for the period 2008-09 to 2016-17.	568.94 lakhs
3.	Total operating expenditure for the period 2008-09 to 2016-17.	1487.24 lakhs
4.	16% ROCE for the period 2008-09 to 2016-17.	2464.29 lakhs
5.	Total operating expenditure plus 16% ROCE for the period 2008-09 to 2016-17.	3951.53 lakhs
6.	Total cost to be recovered in the period 2014-15 to 2016-17.	3951.53 lakhs
7.	Projected GTI traffic for the period 2014-15 to 2016-17.	41,85,000 TEUs
8.	Cess proposed to be recovered in the period 2014-15 to 2016-17.	₹94.42 / TEU

2.2. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 23 January 2014 has furnished the draft proposed Scale of Rates by stating that the following conditionality be included as an additional Clause 3.3.8, in the JNPT Scale of Rates:

Clause No. 3.3.8 :

“For all the containers handled by the licensee M/s. Gateway Terminal of India Private Ltd (GTIPL)/ M/s. APM Terminal Pvt. Ltd. or its assignee, shall collect ₹ 94.42 per TEU for 20’ container and ₹188.84 per TEU for 40’ container as cess and remit the proceeds to JNPT the licensor. For all the other container types like ODC, Hazardous etc., the cess will be collected extra as per percentages mentioned in the Scale of Rates.”

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the JNPT proposals dated 3 December 2013, 4 January 2014 and 23 January 2014 was forwarded to the GTIPL as well as to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The GTIPL as well as some of the users/ user organisations have furnished their comments. These comments were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has furnished its comments on the comments of GTIPL as well as of the users.

4.1. A joint hearing in this case was held on 27 May 2014 at the Office of this Authority. The JNPT made a power point presentation of its proposal. The GTIPL also made a power point presentation on its objections to the proposal of the JNPT. At the joint hearing, the JNPT, GTIPL and the concerned users and user organisation bodies have made their submissions.

4.2. As agreed by the JNPT during the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 28 May 2014 to furnish some information/ clarification. The JNPT vide its letter dated 3 June 2014 has responded. The information sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below :

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT
(i).	As per the power point presentation made by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) during the joint hearing, the workings shown by JNPT to arrive at the per TEU cess takes into account the Repairs and resurfacing expenditure of the road and depreciation thereon relating to the years 2008-09 to 2016-17. The working also takes into account the return on the investment. The general tariff fixed for the previous tariff cycles covering the years 2008-09 to 2009-10 and 2010-11 to 2012-13 would have captured the repairs and resurfacing expenditure of the said road and depreciation thereon. Therefore, consideration of the said items of expenditure relating to the previous tariff cycles for determination of the proposed cess again may amount to double counting of the	In the general tariff fixed by TAMP covering the tariff cycles 2008-09 to 2012-13 the expenditure on repairs and maintenance of the subject infrastructure has been considered. This fact has already been communicated to TAMP vide our letter No. JNP/Fin./2013/726 dated 17 July 2013 Port is aware that investment made in the subject Infrastructure is out of infrastructure reserve and shall not be eligible for return. Hence, Port has excluded this infrastructure from the Capital Employed calculations which have been furnished along with our proposals for general revision of tariff in October, 2012 and September 2013. This fact has also been communicated to TAMP

	expenditure. The JNPT to clarify the position. Further, JNPT may note that the investment made on the road from the proceeds of the Escrow account would not be eligible for Return, as stipulated in Clause 2.8.3 of the 2005 Guidelines.	vide above referred letter.																
(ii).	Further, in the general revision proposal covering the period 2013- 14 to 2015-16, recently disposed by this Authority, maintenance as well as depreciation on the entire asset base of JNPT has been allowed as an item of cost. Therefore, considering the maintenance as well as depreciation on the road now, to arrive at the levy of cess may be double counting. The JNPT to clarify whether the maintenance as well as depreciation on the road has been included in the expenditure estimates for the years 2013-14 to 2015-16 in the general revision proposal of the JNPT recently disposed by this Authority in the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. The JNPT is also requested to separately quantify the repairs and resurfacing expenditure of the said road and depreciation thereon for the years 2013-14 to 2015-16.	Port would like to clarify that the maintenance as well as depreciation expenditure on the subject infrastructure has been included in the expenditure estimate for the year 2013-14 to 2015-16. The amounts of such expenditure considered are furnished in the following table: (₹ in Lakhs) <table><tr><th>Particulars</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Repairs & Maintenance</td><td>112.29</td><td>120.15</td><td>128.56</td></tr><tr><td>Depreciation</td><td>66.93</td><td>66.93</td><td>66.93</td></tr><tr><td>Total</td><td>179.22</td><td>187.08</td><td>195.49</td></tr></table>	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Repairs & Maintenance	112.29	120.15	128.56	Depreciation	66.93	66.93	66.93	Total	179.22	187.08	195.49
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16															
Repairs & Maintenance	112.29	120.15	128.56															
Depreciation	66.93	66.93	66.93															
Total	179.22	187.08	195.49															
(iii).	Since the GTIPL has submitted that not only GTIPL but also BPCL traffic and traffic pertaining to the bulk cargo berth of JNPT make use of the said road, the JNPT is requested to quantify the estimated total cargo traffic that would have used/ using the facility during the years 2013-14 to 2015-16, by converting into the unit of TEUs by applying the applicable conversion factor.	The estimated cargo traffic of cement and break bulk considered in the Port's proposal furnished in October, 2012 and September, 2013 and equivalent traffic of TEUs by converting the same by using Tonnes/TEU ratio for actual container traffic handled by the Port in the financial year 2013-14 is furnished below: <table><tr><th>Particulars</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Cement & break bulk in tonnes</td><td>800000</td><td>800000</td><td>800000</td></tr><tr><td>Equivalent No. of TEUs</td><td>64000</td><td>64000</td><td>64000</td></tr></table> Port would like to clarify that the liquid cargo handled at BPCL is moved by using pipelines laid by various tank farms and not by the road tankers. Hence, traffic handled by BPCL is not relevant for the proposal under consideration.	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Cement & break bulk in tonnes	800000	800000	800000	Equivalent No. of TEUs	64000	64000	64000				
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16															
Cement & break bulk in tonnes	800000	800000	800000															
Equivalent No. of TEUs	64000	64000	64000															

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

6. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges :

- (i) The JNPT has reported to have utilized the funds available in its Escrow account to meet the initial cost, interest on initial cost and maintenance expenditure towards widening of the port road from Central Gate Complex to the junction near PUB. In order to enable it recover the said cost and since the road in question has been specifically identified by the JNPT with the traffic of GTIPL, the JNPT has proposed to levy a cess on the containers handled by the GTIPL and has submitted the proposal in reference.
- (ii) The recovery of the cost of road by JNPT through a levy of cess on GTIPL is based on Article 8.58 of the Licence Agreement (LA) dated 10 August 2004 entered between JNPT and GTIPL.
- (iii) The GTIPL as well as the users have strongly opposed to the levy of cess by the JNPT, for the reasons as brought out in the factual position relating to the case. It is the case of GTIPL, MANSA and IMC that the expenditure on the facility in reference should be met by JNPT from the royalty/ revenue share receipts from the BOT operators and not by way of levy of cess. Actually, the JNPT has met the capital expenditure for creation of facility from the Escrow Account maintained by the port for accounting the royalty / revenue share receipts from the BOT operators; but, wants to collect the operating expenditure and return on the capital cost of the facility by levy of cess since the facility is reportedly created for meeting the specific requirement of a specific BOT operator. The License Agreement provision provides for levy of such a cess. That the road is laid to meet the requirement of the container traffic handled by GTIPL is not denied by the BOT operator. Its contention is that the said road is also used by the traffic pertaining to the bulk cargo berth of JNPT. The JNPT, at our request, has furnished the traffic details of its bulk cargo berth which can be made use for adjustment in determination of a cess. Seen in this perspective, prima facie, the proposal of JNPT under reference merits consideration. Challenge by GTIPL to the LA provision is beyond the scope of the subject proposal and its adjudication is not within the regulatory purview of this Authority.
- (iv) During the proceedings relating to the case, the GTIPL has made a mention that the tariff order passed by this Authority for the current cycle in respect of GTIPL is subjudice before the Hon'ble Bombay High Court and that approval to the proposed levy may lead to problem. In this connection, it is clarified as on abundant measure of precaution that the order passed in the current proposal of JNPT is not to tinker with the tariff Order dated 19 January, 2012 in Case No.TAMP/48/2011-GTIPL relating to GTIPL which is under challenge before the Hon'ble High Court of Bombay. It is also not the intention of this Authority to interfere in any way in the order dated 2 July, 2012 passed by the

Hon'ble High Court staying the operation of the tariff Order dated 19 January, 2012 passed in the case of GTIPL. If levy of cess is approved, it will be independent of the impugned tariff Order dated 19 January, 2012.

- (v) As per the Cost plus approach stipulated by the 2005 guidelines, fixation of tariff for an asset/facility involves consideration of the income estimated to be generated by the asset/facility, all the admissible costs relating to the operation of the asset as well as allowing of permissible return on the cost of the asset/facility.
 - (vi) In the case in reference, the JNPT proposal to collect the cess is to enable it recover the cost relating to road for which it has utilized the funds available in the Escrow account; an account which is maintained by the port in line with the stipulation contained in Clause 2.8.3 of the tariff guidelines of 2005 to record transactions relating to royalty/revenue share receipts from the BOT operators and expenditures incurred for creation/modernisation of infrastructure.
 - (vii) From a reading of Clause 2.8.3 of the 2005 guidelines, it can be seen that the accruals in the Escrow Account are not treated as revenue of the Port Trust for tariff fixing exercise and hence the asset acquired/created from the funds available in the Escrow Account does not qualify for return. However, the cost towards maintenance as well as depreciation on the asset created from the Escrow account is allowed as an item of cost in the tariff computation, as per the practice followed in all cases relating to other major port trusts, while dealing with the investments made from the Escrow account.
 - (viii) (a) Therefore, in the current exercise of fixation of cess in respect of JNPT also, the cess can be only to the extent of recovery of repairs and maintenance cost as well as depreciation cost relating to the road in question. From the workings furnished by the JNPT, it is seen that the JNPT has arrived at the per TEU cess of ₹ 94.42 by taking into account two cost components viz., Repairs and resurfacing expenditure and Depreciation for the period 2008-09 to 2016-17 and 16% ROCE for the period 2008-09 to 2016-17.
 - (b) With regard to ROCE component, for the reasons stated earlier, it cannot be considered as an admissible component to arrive at the quantum of cess.
 - (c) When sought to clarify with regard to the Repairs and Depreciation components considered by the JNPT for the period 2008-09 to 2016-17, the JNPT has confirmed that the Repairs and Depreciation on the road in question had been included as an expenditure in the general tariff fixed by this Authority covering the tariff cycles 2008-09 to 2012-13 in the past. The JNPT has also confirmed that the Repairs and Depreciation with regard to the said road has been included in the expenditure estimates for the years 2013-14 to 2015-16, in the general revision proposal of JNPT recently disposed by this Authority.
 - (d) Given the position that the expenditure relating to Repairs and Depreciation on the road in question has already been taken into account in the general revision proposal of JNPT disposed in the year 2011 and 2014, consideration of the said cost components again to arrive at the quantum of cess would amount to double counting of the said items of expenditure. Therefore, consideration of the said cost components again would lead to JNPT recovering an amount in excess of the amount spent by it towards repairs and maintenance and depreciation of the road and also lead to (additional) burden to the users.
 - (e) Since none of the cost components considered by the JNPT can be taken into account to determine the quantum of cess, for the reasons stated above, this Authority is not in a position to prescribe a separate levy of cess for JNPT. Since the cost components have itself not been taken into account, the reasonableness of each of the cost elements considered by JNPT to arrive at the levy of cess have not been examined.
 - (ix) Given that the cost of repairs and depreciation relating to the road has already been captured while disposing the general revision proposals of JNPT, non-prescription of the separate levy of cess does not put JNPT in a disadvantageous position, as the JNPT is recovering the said costs albeit in the form of a different tariff item(s), though the cost has been recovered/is being recovered from a different set of port users.
 - (x) Nevertheless, if the JNPT still desires to have a separate arrangement for levy of cess, then the JNPT is advised to exclude the cost elements relating to the road in question from its overall expenditure while formulating its proposal for general review of its tariff for the tariff cycle from 2016-17 to 2018-19 and come up with a separate proposal for levy of cess beyond 01 April, 2016.
7. In the end, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the proposal of JNPT is rejected.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/2014]